EL MITO

30

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

F355 GTS: placer al descubierto

Pintura: Alberto Ponno

John Barnard: el Genio

250 GTO 1964: el mito se renueva

9 789504 900290 10030 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 30

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en marzo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de está publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

312 B, la anti Lotus

1970: con este hermoso auto comienza para el Cavallino la era de los motores 12 cilindros contrapuestos de tres litros de cilindrada (la B del nombre está justamente por boxer). Ickx y Regazzoni dominan la segunda parte del Mundial.

Gran Premio de Italia 1970: la 312 B en primera fila.

Con la 312 B, que debutó en carrera en 1970, la Ferrari abrió la era de los motores de 12 cilindros contrapuestos de tres litros. La monoplaza tuvo un notable éxito, y le permitió a Ickx y Regazzoni dominar la segunda parte del Campeonato Mundial, ganado por Jochen Rindt al volante de Lotus. El piloto austríaco, lamentablemente, fue víctima de un mortal accidente durante las pruebas de clasificación del GP de Italia en Monza, por lo que fue el primer campeón del mundo póstumo de la historia de la Fórmula 1.

TRES VICTORIAS PARA ICKX Y UNA PARA REGAZZONI

En 1970, Ickx ganó tres veces y Regazzoni una al comando de la 312 B. La monoplaza le permitió todavía a Mario Andretti afirmarse en el primer GP de la temporada 1971, en Kyalami, Sudáfrica. En la clasificación del Campeonato Mundial de Pilotos de 1970, Ickx se ubicó segundo y Regazzoni tercero, mientras que la Ferrari fue segunda en la tabla reservada a los constructores. La 312 B fue preparada ya en el curso de 1969 y

La Ferrari 312 B en 1970 en la pista de Módena para una sesión de pruebas privadas.

1970, el Cavallino vuelve rampante

El título fue para Jochen Rindt, muerto en Monza durante las pruebas del GP de Italia con la revolucionaria Lotus 72. Pero la Casa de Maranello encontró el justo ritmo y llegaron las victorias.

Arriba, el belga Jackie Ickx y, abajo, el suizo Clay Regazzoni: dos pilotos Ferrari para 1970.

Luego de un 1969 avaro en satisfacciones, la Ferrari volvió a la victoria en Fórmula 1 en 1970. Por primera vez en la historia, el título de campeón del mundo fue asignado a Jochen Rindt, fallecido en el curso de las pruebas de clasificación del GP de Italia en Monza. El revolucionario Lotus 72 le permitió al piloto austríaco ganar cinco veces contra las tres de Ickx, que terminó segundo en la clasificación mundial. Regazzoni fue tercero, mientras que la Ferrari fue segunda en el reservado a los constructores.

AL COMIENZO DEL CAMPEONATO GANARON BRABHAM Y STEWART

En el primer gran premio del año, en Kyalami, Sudáfrica, ganó Brabham luego de un dominio inicial del March de Stewart. El piloto australiano precedió en la llegada a Hulme, Stewart, Beltoise, Miles y Hill. En España, en Jarama, un dramático accidente involucró a la Ferrari de Ickx y al BRM de Oliver, que se incendiaron. Por suerte, el piloto belga sufrió sólo quemaduras ligeras. La carrera fue ganada por Stewart, con una vuelta de ventaja sobre McLaren, Andretti, Hill y Servoz-Gavin.

En el GP de Mónaco, Rindt ganó con su viejo Lotus 49, luego de superar en la última curva a Brabham, quien chocó con el guardrail: el australiano se ubicó, de todos modos, segundo, seguido por Pescarolo, Hulme, Hill y Rodríguez. En un año trágico para la Fórmula 1, Bruce McLaren perdió la vida en Goodwood, probando un vehículo CAN AM antes del GP de Bélgica en Spa-Francorchamps.

LA LUCHA ERA ENTRE JO RINDT Y TODOS LOS DEMAS

Bélgica vio el éxito de Rodríguez, quien precedió a Amon, Beltoise, la Ferrari del debutante Giunti, Stommelen y Pescarolo. Al volante del Lotus 72, Rindt ganó el GP de Holanda en Zandvoort, enlutado por la muerte de Piers Courage. El austríaco venció a Stewart y a las Ferrari de Ickx y Regazzoni. Quinto fue Beltoise y sexto Surtees. En Clermont Ferrand, en el GP de Francia, el Matra de Beltoise y la Ferrari de Ickx estuvieron al frente antes de retirarse y dejarle el camino libre a Rindt, que precedió a Amon, Brabham, Hulme, Pescarolo y Gurney.

En el GP de Inglaterra en Brands Hatch, Rindt ganó otra vez, pero superando sólo en los últimos metros a Brabham, quien se había quedado sin nafta. Tercero fue Hulme, que superó en el embalaje final a la Ferrari de Regazzoni. Quinto fue Amon, delante de Hill.

1970: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Bélgica, *7 de junio*	*4° Giunti*
GP de Holanda, *21 de junio*	*3° Ickx, 4° Regazzoni*
GP de Inglaterra, *18 de julio*	*4° Regazzoni*
GP de Alemania, *2 de agosto*	*2° Ickx*
GP de Austria, *16 de agosto*	*1° Ickx, 2° Regazzoni*
GP de Italia, *6 de septiembre*	*1° Regazzoni*
GP de Canadá, *20 de septiembre*	*1° Ickx, 2° Regazzoni*
GP de EE.UU., *4 de octubre*	*4° Ickx*
GP de México, *25 de octubre*	*1° Ickx, 2° Regazzoni*

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Rindt	Lotus-Ford	45	5 (MC,H,F,GB,A)
Ickx	Ferrari	40	3 (AU,CND,MEX)
Regazzoni	Ferrari	33	1 (I)
Hulme	McLaren-Ford	27	
Brabham	Brabham-Ford	25	1 (SA)
Stewart	March-Ford	25	1 (E)
Amon	March-Ford	23	
Rodríguez	BRM	23	1 (B)
Beltoise	Matra	16	
Fittipaldi	Lotus-Ford	12	1 (EE.UU.)
Stommelen	Brabham-Ford	10	
Pescarolo	Matra	8	
Hill	Lotus-Ford	7	
McLaren	McLaren-Ford	6	
Andretti	March-Ford	4	
Wisell	Lotus-Ford	4	
Giunti	Ferrari	3	
Surtees	McLaren y Surtees-Ford	3	
Miles	Lotus-Ford	2	
Oliver	BRM	2	
Servoz-Gavin	March-Ford	2	
Bell	Surtees-Ford	1	
Cevert	March-Ford	1	
Gethin	McLaren-Ford	1	
Gurney	McLaren-Ford	1	

1970: EN MEXICO, BRASIL ES TRICAMPEON

Politica: *En Italia entra en vigencia el Estatuto de los Trabajadores y es aprobada la ley de divorcio. En Chile, Salvador Allende es elegido presidente. En Egipto muere Nasser y lo reemplaza Sadat. En Camboya comienza la guerrilla de los Khmer rojos.*

Comunicaciones: *En Italia comienza a funcionar el telediscado.*

Automovilismo: *Muere en Monza, durante las pruebas del Gran Premio de Italia, el piloto austríaco Jochen Rindt. Será campeón del mundo "post mortem".*

Fútbol: *En el Campeonato Mundial de México, Brasil supera a Italia en la final por 4 a 1 y se consagra como primer país en lograr tres títulos mundiales.*

Transportes: *Primer vuelo de línea para un avión que hará historia: el Boeing 747, el célebre "Jumbo Jet".*

Ferrari y Lotus mano a mano sobre la línea de largada.

El GP de Alemania se disputó por primera vez en Hockenheim y vio un emotivo duelo entre Rindt e Ickx. El austríaco ganó por quinta vez consecutiva, mientras que tercero se ubicó Hulme, delante de Fittipaldi, Stommelen y Pescarolo.

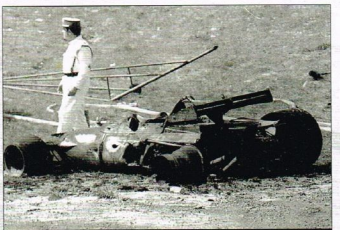
En Austria, en Zeltweg, Ferrari logró un histórico doblete con Ickx primero y Regazzoni segundo, que dejaron atrás a Stommelen, Rodríguez, Oliver y Beltoise. Rindt perdió la vida en las pruebas del GP de Italia en Monza, ganado el día siguiente por Regazzoni, en su primera y memorable victoria con Ferrari. Segundo fue Stewart, que superó en el final a Beltoise, Hulme y Stommelen. Sexto fue Cevert.

JACKIE ICKX GANO EN CANADA Y MEXICO

Luego del abandono en la 32ª vuelta del debutante Tyrrell de Stewart, Ickx y Regazzoni, con sus Ferrari, dominaron el Gran Premio de Canadá en Mont Tremblant, delante de Amon, Rodríguez, Surtees y Gethin. En los Estados Unidos, en Watkins Glen, se produjo la primera victoria de Fittipaldi, delante de Rodríguez y Wisell. La Ferrari fue cuarta con Ickx, delante de Amon y Bell.

El último GP del año, en Ciudad de México, fue disputado entre dos alas de público indisciplinado. La Ferrari logró otro doblete con Ickx y Regazzoni. Detrás se ubicaron Hulme, Amon, Beltoise y Rodríguez.

Clay Regazzoni recibe como ganador la bandera a cuadros en el GP de Italia 1970.



La Ferrari de Ickx incendiada en el GP de España.

Ickx en primera fila en el GP de Italia de 1970.

LOS RESULTADOS DE LA 312 B

1970

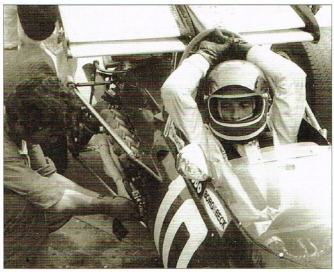
GP Bélgica, *7 junio*	*4° Giunti*
GP Holanda, *21 junio*	*3° Ickx, 4° Regazzoni*
GP Inglaterra, *18 julio*	*4° Regazzoni*
GP Alemania, *2 agosto*	*2° Ickx*
GP Austria, *16 agosto*	*1° Ickx, 2° Regazzoni*
GP Italia, *6 setiembre*	*1° Regazzoni*
GP Canadá, *20 setiembre*	*1° Ickx, 2° Regazzoni*
GP EE.UU., *4 octubre*	*4° Ickx*
GP México, *25 octubre*	*1° Ickx, 2° Regazzoni*

1971

GP Sudáfrica, *6 marzo*	*1° Andretti, 3° Regazzoni*
GP España, *18 abril*	*2° Ickx*

EL EXCEPCIONAL DEBUT DE REGAZZONI

La 312 B fue el auto que en 1970 lanzó a Clay Regazzoni en el firmamento de las estrellas de la Fórmula 1. Llamado a conducir la Ferrari con la temporada iniciada, en un primer momento alternándose con Ignazio Giunti, Regazzoni rápidamente conquistó un lugar fijo en el equipo. En su debut se ubicó cuarto en el GP de Holanda en Zandvoort, repitiendo el mismo resultado en Francia, en Clermont Ferrand. Luego de retirarse en Alemania, cuando estaba acechando a los líderes Rindt e Ickx, el piloto suizo se ubicó segundo en Austria a seis décimas de su compañero Ickx. En el GP de Italia en Monza, el quinto de su carrera, llegó el día de la consagración, gracias a una memorable victoria obtenida frente al delirio del público ferrarista. Regazzoni fue otra vez segundo en Canadá y en México, terminando el año en el tercer puesto de la tabla mundial, un resultado excepcional para un debutante en Fórmula 1.



Jackie Ickx en el habitáculo de la 312 B en el GP de Alemania de 1970.

dros enfriado por aire. Como de costumbre, los tanques de goma y tela estaban alojados lateralmente en el espacio existente entre los paneles de aluminio y garantizaban una capacidad total de 240 litros de combustible. Externamente, la 312 B era muy linda e inconfundible, más allá del color rojo del auto y del blanco de los alerones y los spoilers.

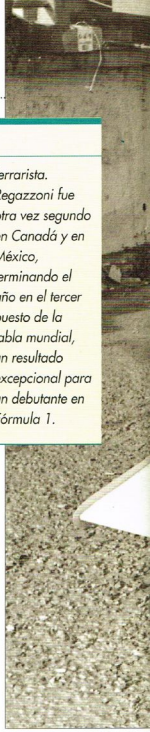
LA AERODINAMICA DE LA 312 B ERA MUY REFINADA

La toma de aire delantera, baja y alargada, y el carenado del habitáculo le daban un aspecto muy especial. La ubicación horizontal de los cilindros permitió tener una sección trasera carenada. Detrás del casco del piloto y de la barra antivuelco, el aire podía fluir más libremente hacia el alerón trasero de tres pisos. La barra antivuelco estaba inclinada hacia atrás, siguiendo la línea del chasis directamente detrás del piloto. Lateralmente, se podían observar muy bien las tapas de cilindros horizontales del motor, y los correspondientes cornetes de aspiración de aire, otra característica distintiva de la 312 B.

La suspensión delantera tenía un balancín superior con triángulo inferior, mientras que la trasera preveía un esquema con brazo superior y un triángulo inferior invertido. Firestone era el proveedor de los neumáticos, que tenían dimensiones diferentes, 13 pulgadas adelante y 15 detrás. De dimensiones muy compactas, la 312 B pesaba 551 kilos con agua y aceite incluidos.

El belga Jackie Ickx, regresado después de un año en Brabham para ser el piloto de punta de Ferrari, llevó al debut la 312 B en el GP de Sudáfrica de 1970, que desembocó en un retiro. Mucho más dramático para Ickx fue el siguiente GP de España en Jarama, cuando fue chocado desde atrás por el BRM de Jackie Oliver. La Ferrari, con los tanques quebrados, se incendió. Por suerte, Ickx sufrió sólo leves quemaduras, que no le impidieron estar presente en el GP de Mónaco, tres semanas después, donde volvió a retirarse.

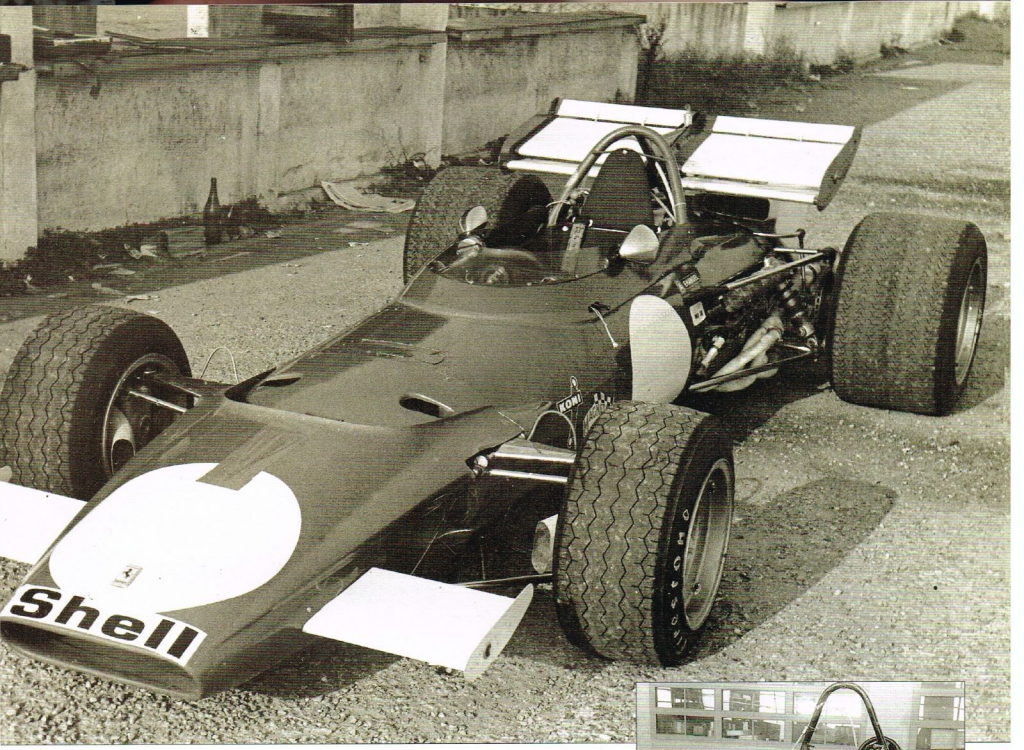
En Bélgica, Ferrari presentó al debutante Ignazio Giunti junto a Ickx, y el piloto romano obtuvo un más que prometedor cuarto lugar, logrando los primeros puntos de la 312 B. Ickx fue octavo. En el GP de Holanda en Zandvoort, Giunti le dejó su monoplaza a otro debutante, Clay Regazzoni. El piloto suizo se había puesto en evidencia en las fórmulas menores y Ferrari decidió utilizarlo, alternándolo con Giunti, en los grandes premios de Fórmula 1. En Holanda, Ickx se ubicó tercero y Regazzoni cuarto. La vuelta más rápida en carrera del belga comenzó a revelar las notables dotes de la 312 B.



La Ferrari 312 B en una foto que muestra los alerones delantero y trasero.

EL MOTOR FERRARI ERA EL MAS POTENTE DEL LOTE

El punto fuerte del auto estaba en el motor boxer, que demostró ser más potente que los otros 12 cilindros, Matra y BRM, además de los ocho cilindros Ford que equipaban a la mayoría de los vehículos de Fórmula 1. En ocasión de la sexta carrera, el GP de Francia en Clermont Ferrand, Ickx



obtuvo la pole position, liderando la carrera por 14 vueltas antes de retirarse por una falla en la distribución. Desde ese momento, la Ferrari de Ickx ocupó siempre la primera fila en la grilla de largada, hasta el final de la temporada. Ickx obtuvo la pole position en Alemania y en Italia, mientras que Regazzoni fue el más veloz en prueba en Watkins Glen.

En el autódromo de Módena, en 1970, Ignazio Giunti con la 312 B para una sesión de pruebas. A la derecha, el chasis de caños con el refuerzo de paneles de aluminio.

LA 312 B ERA TAN VELOZ COMO LA LOTUS 72

En Hockenheim, Ickx y Regazzoni lucharon por la victoria con Rindt. Luego del retiro del suizo, Ickx fue segundo. La 312 B era ya la monoplaza más competitiva del lote, junto al Lotus 72. La victoria, mejor dicho un resonante doblete, llegó en el GP de Austria en Zeltweg, con Ickx y Regazzoni primero y segundo, separados por pocos metros el uno del otro.

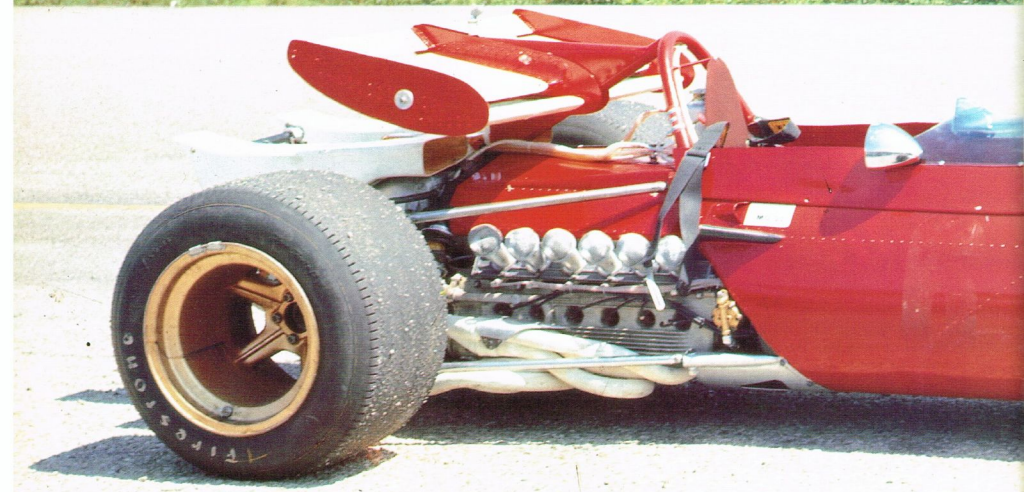
En Monza, el día siguiente a la muerte de Rindt, Regazzoni ganó frente a una multitud en delirio su primer gran premio, al volante de la 312 B, ganando un lugar fijo en la Ferrari. La 312 B le permitió a Ickx y Regazzoni terminar primero y segundo otras dos veces, en el GP de Canadá y en el de México. En los Estados Unidos, Ickx fue frenado por fallas de encendido, terminando cuarto luego de haber marcado la vuelta más rápida de la carrera.

JOCHEN RINDT CAMPEON "IN MEMORIAM"

Rindt ya se había consagrado matemáticamente campeón del mundo, lamentablemente después de muerto, luego del GP de Canadá. Pero la 312 B había logrado mostrarse como la monoplaza más competitiva en el final de la temporada.

ASI LA RECUERDA REGAZZONI

"La 312 B no era un auto tan fácil de manejar, seguramente no tanto como las Fórmula 1 inglesas. Era complicada y, al volante, se sentía la velocidad alcanzada. Era una monoplaza con límite de adherencia muy elevado, que sin embargo no era progresiva en sus reacciones. De hecho, no te advertía cuando alcanzabas el límite. Por ciertos aspectos, con la 312 B se tenía la impresión de viajar despacio, aunque no era cierto. Una de las ventajas indiscutibles venía del 12 cilindros boxer de Forghieri, que era mucho más potente que los demás. En las rectas, los otros se fatigaban para mantener nuestro ritmo. También la caja, para la época, era excelente. Seguramente un auto muy competitivo, que quizás hubiese sido mejor seguir usando también al año siguiente. A la 312 B estoy ligado por el recuerdo de una victoria inolvidable, en el GP de Italia en Monza en 1970, mi primera en Fórmula 1."
Clay Regazzoni



FICHA TECNICA

Motor: central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 78,5 x 51,5 mm, cilindrada 2991 cm³, compresión 11,8:1	
Distribución:	4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	460 CV a 11.600 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños revestido con paneles de aluminio
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante
Suspensiones:	independientes, con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	Firestone, del. 13 pulgadas, tras. 15 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Dimensiones:	4,02/0,742/0,956 m
Ejes:	del. 1,553 m, tras. 1,550 m
Peso:	551 kilos
Ejemplares producidos:	5
Números de chasis:	001-004 (el 002 destruido en Jarama fue reconstruido con el mismo número)

hubiese tenido que debutar en el GP de Italia de ese año. En cambio, graves problemas de confiabilidad del motor, que exasperaron al piloto de punta Chris Amon, frenaron el programa de desarrollo de la monoplaza: ésta debutó en el GP de Sudáfrica de 1970. Entre tanto, Amon, disgustado por la falta de resultados y por las carencias de la 312 con motor de 12 cilindros en V, había dejado la Ferrari.

El proyecto de la 312 B giraba alrededor del nuevo motor de 12 cilindros en V a 180°, criatura del ingeniero Mauro Forghieri, que se ocupó también del chasis del auto.

CON EL MOTOR "BOXER", MEJOR DISTRIBUCION DE PESOS

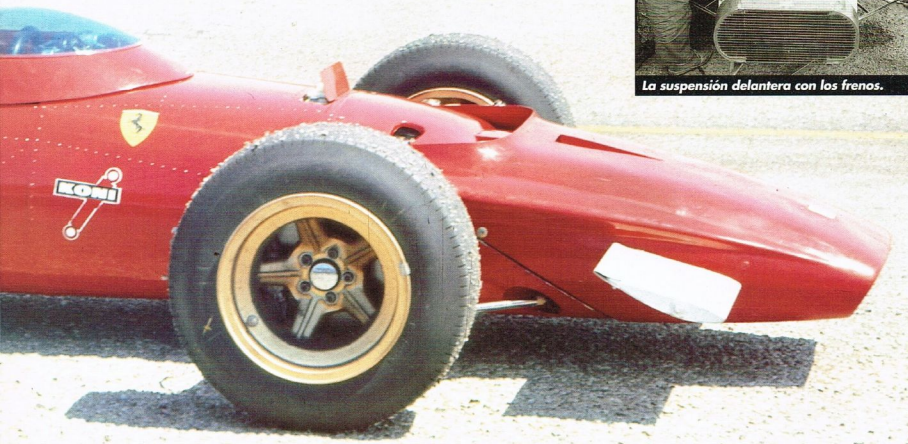
El motor fue definido, no muy correctamente, como boxer, y la B del nombre de la monoplaza estaba para indicar la particular estructura del propulsor. Gracias a su forma plana, el nuevo 12 cilindros ga-

EL PRIMERO DE UNA SERIE DE BOXERS GANADORES

El motor de 12 cilindros contrapuestos de la 312 B fue el primero de una nueva serie de motores que le permitieron a la Ferrari lograr significativos éxitos en Fórmula 1. Hasta 1979, el equipo italiano utilizó motores de arquitectura análoga, que se diferenciaron entre sí por las medidas de diámetro y carrera, más allá del mejoramiento de varios detalles. Con las Ferrari 312 T y 312 T2, Niki Lauda se coronó campeón del mundo en 1975 y 1977. Luego, con la Ferrari 312 T4, Jody Scheckter hizo lo propio en 1979. Ferrari ganó la copa reservada a los constructores en 1975, 1976, 1977 y 1979. Con la excepción de 1973, los motores boxer ganaron por lo menos un gran premio en todas las temporadas en las que fueron usados. Su fin fue marcado por las exigencias impuestas por los vehículos con el efecto suelo, que requerían espacio libre a los costados del motor y la llegada de los motores con turbocompresor.

El motor boxer 12 cilindros de la 312 B.

La suspensión delantera con los frenos.



Una vista lateral de la Ferrari 312 B.

rantizaba una mejor distribución de los pesos. Además, dejaba espacio libre en la zona superior, permitiendo que el aire llegara hasta el alerón en un flujo no perturbado. La cilindrada efectiva era de 2991,01 cm³, con la carrera muy corta (51,5 mm) con respecto al diámetro (78,5 mm) para obtener una velocidad promedio de los pistones reducida y poder alcanzar regímenes de rotación elevados. El nuevo propulsor erogó inicialmente una potencia de 460 CV a 11.600 vueltas por minuto. Para reducir los rozamientos internos, el cigüeñal tenía apenas cuatro soportes de bancada.

CHASIS DE CAÑOS DE ACERO CON PANELES DE ALUMINIO

La alimentación estaba garantizada por un equipo de inyección indirecta Lucas, con encendido Marelli Dinoplex. La distribución disponía de cuatro válvulas por cilindro y era accionada por cuatro árboles de levas a la cabeza, dos por cada bancada. El chasis de la 312 B fue realizado con el ya tradicional sistema, que consistía en una jaula de caños de acero recubierta por paneles de aluminio remachados. La estructura se alargaba superiormente detrás del piloto, con el motor suspendido por debajo de esta porción del chasis. Esta solución fue introducida por primera vez por el Honda RA302 de 1968, equipado con un motor de ocho cilin-

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS GT CARRERA

250 GTO '64, raza ganadora

Vista lateral de la 250 GTO '64.

1964: es la evolución del mítico auto que ganó el Mundial de Marcas disputado con las Gran Turismo. Tiene 290 caballos y una aerodinámica mejorada.

No hubiera tenido que nacer jamás esta evolución de la legendaria GTO. pero los problemas para homologar la 250 LM lo obligaron a Enzo Ferrari a encomendarle a su equipo de técnicos de más confianza rápidamente una alternativa. El resultado de sus esfuerzos fue un auto hermoso y afortunado, que le trajo a la Casa de Maranello buenos resultados y contribuyó a la conquista del Campeonato Mundial GT de 1964, más allá de las esperanzas más optimistas.

DESDE EL COMIENZO LA HOMOLOGACION PARECIA DIFICIL

Desde la misma presentación de la nueva 250 LM, en el otoño de 1963, se entendió claramente que su homologación iba a ser muy difícil. Las razones del comportamiento de la FIA nunca fueron aclaradas, pero algo es seguro: alguien no quería que la nueva, formidable Ferrari bajara a la pista entre las Gran Turismo. Como siempre, el gran olfato de Enzo Ferrari le permitió advertir el peligro de encontrarse sin un auto competitivo para la categoría GT, desde siempre animada por las Rojas. Y, sin perder tiempo, encargó a Mauro Forghieri y a Mike Parkes que actualizaran la 250 GTO, en espera de po-

La linea de la 250 GTO '64 está entre las más fascinantes de la historia de la Casa de Maranello. El largo capot terminaba con una boca ancha y sutil.

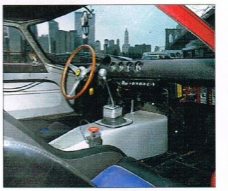
1964: LOS RESULTADOS DE LA 250 GTO '64

Carrera	Pilotos	Resultado
12 Horas Sebring	*Piper/Rodríguez/ Gamino*	*7° (1° cl.)*
Targa Florio	*Ferlaino/Taramazzo*	*5° (1° cl.)*
1000 Km Nürburgring	*Parkes/Guichet*	*2°*
24 Horas Le Mans	*Bianchi/"Beurlys"*	*5°*
	Ireland/Maggs	*6°*
	Tavano/Grossman	*9°*
12 Horas Reims	*Parkes/Scarfiotti*	*3° (1° cl.)*
	Bianchi/Dumay	*9°*
Tourist Trophy	*I. Ireland*	*6°*
Copa Intereuropa de Monza	*Sigala*	*5°*
Tour de France	*Soisbault de Montagu/Roure*	*9°*

FICHA TECNICA

Motor:	anterior longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	290 CV a 7400 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis de caños de acero con vigas y transversales, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	circulación de esferas
Frenos:	discos
Llantas:	Borrani de rayos, neumáticos del. 6.50-16, tras. 7.50-16
Paso:	2,40 metros
Peso:	900 kilos
Unidades producidas:	3 en 1964 (más otras 4 GTO '63 modificadas)
Números de chasis:	5571/GT, 5573/GT y 5575/GT
GTO '63 modificadas:	3413/GT, 4091/GT, 4399/GT (única con el volante a la derecha) y 4675/GT

El motor de la 250 GTO '64 podía erogar casi 300 caballos.



El habitáculo es de un auto de competición.

der utilizar las LM. Las modificaciones no podían ser muy profundas, por la necesidad de respetar los datos de la homologación de la GTO de 1962. Sin embargo, el resultado fue un auto bastante distinto, por comportamiento y por aspecto, de la versión original.

PARA LA 250 GTO '64 UNA POTENCIA DE CASI 300 CV

El motor era el clásico tres litros de casi 300 CV, alimentado por seis carburadores Weber doble cuerpo. En el interior de la caja de cambio cambiaron las relaciones, pero se trató de un cambio mínimo. También el chasis era el de la GTO, con vigas y transversales de acero; en las suspensiones cambiaron los resortes delanteros. Esta última modificación había sido impuesta por un pequeño ardid, por otra parte aprobado por la FIA: un aumento de los ejes, obtenido simplemente gracias al uso de neumáticos más anchos (6.50-15 adelante y 7.50-15 detrás). Más llamativas eran las modificaciones de la carrocería: el techo con luneta encajada y parabrisas más bajo, el capot con una "boca" más ancha que la vieja GTO, los guardabarros más pronunciados para alojar las cubiertas de mayor sección, eran los aspectos más vistosos de un gran trabajo, realizado con el auxilio de Pininfarina, que había conseguido un notable ahorro de peso. Lamentablemente, la nueva trompa no era tan aerodinámica: la GTO '64 era menos veloz que la versión anterior. A pesar de este "defecto", el auto era en otros aspectos superior a la vieja GTO y fue utilizado en varias ocasiones por pilotos prácticamente oficiales.

Pero la Escudería ya estaba distraída por la guerra de prototipos contra el equipo Ford, y la GTO '64 nunca fue desarrollada como hubiese merecido.

Las mayores novedades aerodinámicas de la 250 GTO '64 se encontraban en la parte trasera.

GRACIAS A SUS RESULTADOS LA FERRARI FUE CAMPEONA

Gracias a sus válidos resultados en todas las carreras más importantes, junto a sus hermanas de la serie anterior, la Ferrari se adjudicó el título de la categoría Gran Turismo, el tercero de ese año (los otros fueron el de F1 y el de los prototipos).

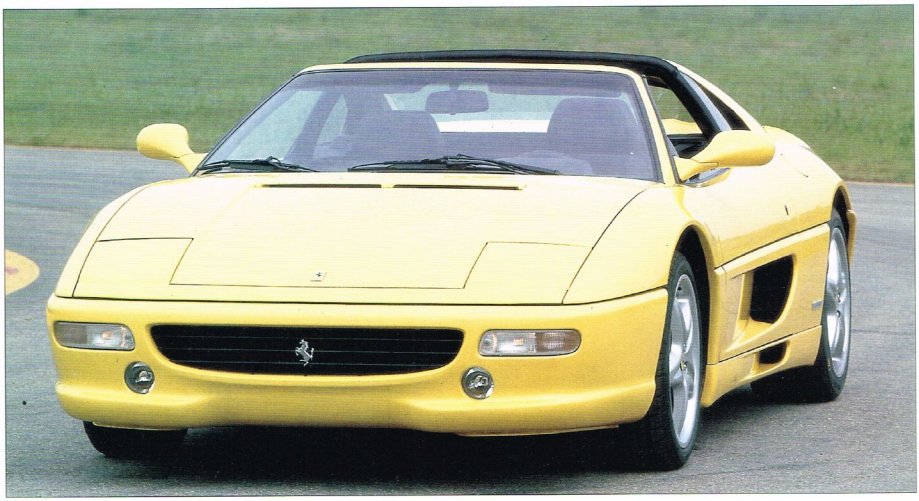
EL CAVALLINO CORRE TAMBIEN CON MUJERES

No son muchas las hazañas de mujeres al volante de una Ferrari. Por eso el logro de Annie Soisbault de Montagu con una GTO '64 pasó a la historia. En el Tour de France edición 1964, en pareja con madame Roure, la apasionada francesa se adjudicó la Coupe des Dames, llegando novena absoluta y cuarta de clase gracias a su conducción veloz pero extremadamente regular y racional. Sólo en Monza (la prueba preveía una etapa en el circuito italiano) Annie Soisbault aflojó y mostró sus garras: y para los señores fue una sorpresa encontrársela delante, precediendo en la llegada a nombres del calibre de Bianchi, Dubois, Guichet y Muller. Algunos, con una buena dosis de maldad, afirman que le dejaron el paso sólo por galantería.

F355 GTS, lo bello de la tradición

1995: nace la heredera de las famosas berlinettas con techo móvil.

Combina el gusto del pasado con la tecnología más avanzada. Alcanza los 295 Km/h.



Faros retráctiles, línea esbelta: es la F355 GTS.

Imagínese el auto de Magnum PI veinte años después. Es casi un juego de ciencia ficción y no hay que asombrarse si, frente a la tecnología sofisticada de la F355 GTS, versión "casi" descubierta (es decir con techo móvil) de la F355 Berlinetta, dan ganas de usar justamente las palabras "ciencia ficción".

UN AUTO HERMOSO DE VER Y DE MANEJAR

Hermosa de ver, hermosa de manejar, la F355 GTS no parece uno de esos vehículos nacido para viajar con el cielo al alcance de la mirada, a 80 kilómetros por hora. El corazón de la GTS está destinado a las aceleraciones, a los neumáticos arando, a los galopes en autopista. No podría ser de otra manera con 380 caballos, especialmente considerando que la potencia con respecto a la cilindrada toca el récord de 109 caballos por cada litro de cilindrada. Pero la F355 GTS no es sólo motor.

La F355 GTS en la pista de pruebas de Fiorano.

LA CAJA ES DE SEIS MARCHAS CON RELACIONES CORTAS

Para permitir un mejor aprovechamiento de la potencia, la caja es de seis marchas: la misma cantidad que tiene una monoplaza de Fórmula 1. Las relaciones son cortas, "pisteras". El embrague es un monodisco a seco. Las suspensiones aprovechan un sistema de regulación capaz de adaptarse instantáneamente a la performance requerida por el conductor, pero quizá sería mejor decir del piloto, vistas las posibilidades de este auto.

UN MOTOR DE 109 CV/LITRO

Tiene cinco válvulas por cilindro. La distribución cuenta con cuatro árboles de levas a la cabeza. Bielas de titanio, lubricación con carter seco. Podría ser tranquilamente la ficha técnica de un motor de Fórmula 1 de algunos años atrás. En cambio, se trata del motor de la Ferrari F355 GTS, un auto de serie. Su ocho cilindros en V a 90° de 3496 cm³, montado longitudinalmente en posición central trasera, dispone de 380 caballos. Traduciendo este dato en caballos por litro de cilindrada, se llega al valor de 109 CV/litro, es decir lo mejor que puede ofrecer actualmente la producción mundial en cuanto a autos de serie.

El motor es un ocho cilindros en V.

FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central longitudinal, diámetro por carrera 85 x 77 mm, cilindrada 3469 cm³, compresión 11:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic M 2.7
Encendido:	electrónico integrado Bosch
Potencia:	380 CV a 8250 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería dos puertas, dos lugares, de acero y aluminio; chasis portante de acero con caños soldados de sección variable y pequeño chasis auxiliar trasero
Tracción:	trasera, caja transversal de 6 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros superpuestos, amortiguadores con control electrónico
Dirección:	cremallera servoasistida
Frenos:	discos autoventilados con ABS, que puede excluirse
Neumáticos:	del. 225/40 ZR18, tras. 265/40 ZR18
Dimensiones:	4,25/1,90/1,17 metros
Paso:	2,45 metros
Ejes:	del. 1,51 m, tras. 1,61 m
Peso:	1350 kilos
Tanque:	82 litros
Velocidad:	295 Km/h
Aceleración:	0-100 Km/h en 4,7 segundos

A los lados de la parrilla, dos spoilers aerodinámicos.

Los interiores de cuero Connolly, además de entregar un toque de exclusividad, son particularmente resistentes.

El diseño de la carrocería, que fue particularmente estudiado aerodinámicamente en su parte inferior, sobre la base de las experiencias de la Casa de Maranello en las competiciones de Fórmula 1, está firmado por Pininfarina. La carrocería está realizada en aluminio y acero. En la parte trasera hay un spoiler no muy evidente, casi apenas una arruga en la carrocería, que aumenta la estabilidad en las curvas encaradas a más de 140 kilómetros por hora.

TOMAS DE AIRE LATERALES Y CUERO CONNOLLY EN LOS INTERIORES

Lateralmente, no faltan las tomas de aire que los técnicos del Cavallino hicieron habituales desde que el motor pasó de adelante a detrás de los pasajeros. Internamente, las butacas están tapizadas con cuero, obviamente de la marca Connolly, pero para quien desea utilizar su F355 en performance de alta velocidad, hay disponibles a pedido dos asientos más envolventes, de estilo racing, capaces de retener mejor el cuerpo en las curvas rápidas.

SUSPENSIONES CON CONTROL ELECTRONICO

En la Ferrari F355, performance y seguridad viajan de la mano. Además de las suspensiones con amortiguadores a gas que se regulan automáticamente y electrónicamente en dos diferentes posiciones, la F355 GTS cuenta con el sistema ABS que, naturalmente, puede excluirse, de manera que los apasionados del manejo deportivo puedan gozar de toda la diversión que este "purasangre" de Maranello es capaz de ofrecer.

Como la F355 Berlinetta, también la versión con techo móvil presenta una aerodinámica refinada.

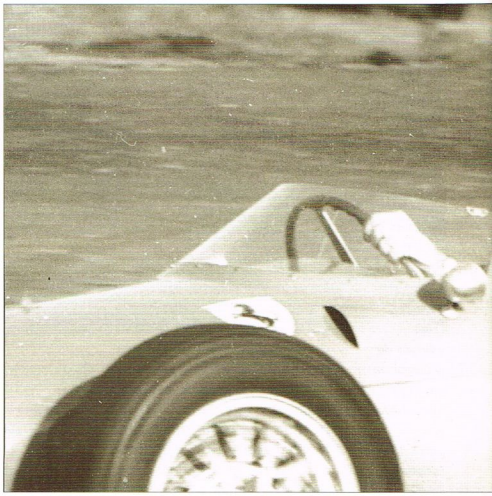
Wolfgang von Trips, un noble al volante

El piloto alemán, apodado Taffy y de origen aristocrático, corrió para la Ferrari entre 1957 y 1961, mostrando su talento especialmente en las carreras de duración.

En Módena, en 1960, von Trips conversa con Giorgio Neri.

La guerra había terminado pocos años antes y sin embargo en Alemania, entre montones de escombros, sobre rutas destruidas o pistas de aeronáutica mínimamente arregladas, se corría en autos y en motos. Se corría como se podía, claro. Entre los pocos pero irreductibles animadores de esos épicos desafíos estaba un joven aristocrático de campo que "inclinaba" con sonriente elegancia una BMW 500.

Von Trips corriendo en el Gran Premio de Módena, en octubre de 1960.



COMENZO CON EL SEUDONIMO DE AXEL LINTHER

Su nombre completo era Wolfgang Graf (es decir conde) Berghe von Trips, pero él se inscribía en las carreras con el seudónimo de Alex Linther, porque su familia le prohibía participar en las carreras.

En Módena mientras habla con el piloto de un Cooper.

Wolfgang tenía que cursar estudios agrarios para poder, algún día, ocuparse de los campos de su familia, en Horrem, cerca de Colonia, donde había nacido el 4 de mayo de 1928. Pero su pasión por los motores era demasiado fuerte y entre un examen y otro competía en moto (BMW), ganaba un rally (Trifels) y se señalaba como uno de los jóvenes más prometedores.

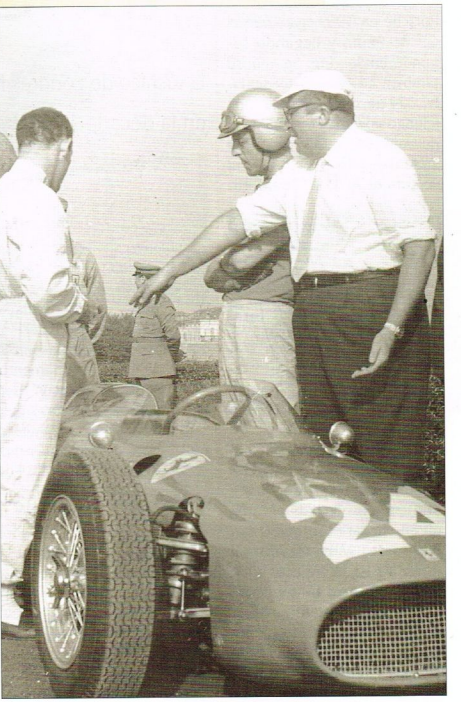
En 1954 Porsche le ofreció un 356 para disputar las Mil Millas, donde llegó primero de su clase.

SU FAMIGLIA NO SE RESIGNO Y LO HIZO TRABAJAR EN UN BANCO

La familia, para entonces, ya sabía pero no se resignaba: el viejo conde von Trips lo hizo emplear en un banco, pensando haber ganado la pulseada. Pero se equivocaba.

LA CARRERA DE WOLFGANG VON TRIPS

Wolfgang Graf Berghe von Trips, llamado "Taffy" (Horrem, Colonia, Alemania, 4 de mayo de 1928 - Monza, 10 de setiembre de 1961), figura emblemática de piloto y caballero, disputó 27 grandes premios en el Mundial de Fórmula 1 entre 1957 y 1961, ganando dos (Holanda y Gran Bretaña 1961, con Ferrari), y obteniendo 2 segundos y dos terceros puestos, y una pole position. En la clasificación del Campeonato Mundial se ubicó sexto en 1960 y segundo en 1961. También conquistó dos victorias de F2 con Ferrari (GP de Siracusa y GP Solitude 1960) y una con la 246 SP (Targa Florio 1961, en pareja con Oliver Gendebien). En su historial figuran varias victorias conseguidas al volante de vehículos Porsche, entre ellas, un Campeonato Europeo de Montaña (1958), dos GP de Berlín (1956 y 1959), además de una victoria en el circuito del Eifel 1959, al comando de un Stanguellini Fórmula Junior.



A la derecha, Carlo Chiti en 1960 discute con Wolfgang von Trips. De espaldas, Stirling Moss.

Wolfgang obtuvo un permiso para ir a las 24 Horas de Le Mans de 1955 como piloto de reserva de Mercedes, y desde ese momento su camino estuvo definitivamente marcado. En el mismo año fue campeón de Alemania gracias a las victorias de clase obtenidas en Sebring, en Avus y en Nürburgring.

Con un Porsche RS fue primero en el GP de Berlín de 1956, y después llegó el gran día del debut con Ferrari. Ocurrió en el GP de Suecia, para autos Sport, donde von Trips fue segundo en pareja con Collins.

LLEGAN LAS CARRERAS Y ENSEGUIDA A LA FERRARI

Ferrari le hizo probar una F1 en Monza, pero por una falla en la dirección Wolfgang sufre una terrible salida de pista en la Curva Grande. La Ferrari, de cualquier manera, le permite disputar algunas carreras de los mundiales de F1 y Marcas 1957 (mejores resultados, un tercer lugar en Monza y un segundo en las Mil Millas).

1958 ES UN AÑO DE GRANDES EXITOS

Más intensa fue su actividad en 1958, con otro tercer lugar en F1 (Reims), un segundo en los 1000 Km de Argentina y

LOS TECNICOS

John Barnard, "the Genius"

El técnico de Londres firmó muchas monoplazas ganadoras en la década 1985-1995. Al servicio de la Ferrari desde 1992, trabaja en la sucursal inglesa del Equipo de Carreras.

otro tercero en la Targa Florio. Se alternaba al comando de las Ferrari Dino 246 y Testa Rossa y del Porsche RSK, con que se coronó campeón europeo de Montaña. Pasó a Porsche en 1959, ganando el GP de Berlín y llegando segundo en Sebring. Se impuso también en el Circuito del Eifel con un Junior Stanguellini, y luego volvió a Ferrari, con la que en 1960 ganó los GP de Siracusa y de la Solitude, al volante de la 156 F2, antecesora de la F1 del año siguiente. En el Mundial fue sexto. Era muy popular y muy amado, todos los llamaban Taffy, un apodo cariñoso que le había puesto Mike Hawthorn, quien decía: "You look like a taffy" ("Parecés un terrón de azúcar"). El momento mágico de Taffy pareció llegar en 1961: fue primero (con Gendebien) en la Targa Florio, primero en los GP de Holanda y Gran Bretaña. En vísperas del GP de Italia lideraba la clasificación del Mundial. En Monza, el 10 de setiembre, largó en la pole position, pero en la segunda vuelta, en la frenada que precede a la curva Parabólica, su Ferrari fue chocada desde atrás por el Lotus de Clark, voló sobre el terraplén y "barrió" a 14 espectadores. Von Trips, lanzado fuera del habitáculo, quedó en el suelo sin vida.

En 1957 en el GP de Italia.

Una rara foto sonriente del proyectista inglés.

Hay quien lo llama genio –"the Genius"– y quien lo juzga un técnico más o menos como los demás. Hay quien no soporta la gran autoestima que parece tener: "Su presunción es tan grande que en cada momento arriesga atropellarse en ella", dijo de él Teddy Mayer, su jefe en McLaren en los lejanos años Setenta. De cualquier manera, es un hecho que John Edward Barnard ligó su nombre a una serie de realizaciones de nivel técnico muy elevado y que algunos de los autos proyectados por él se impusieron en las carreras y en los campeonatos de mayor prestigio.

COMENZO OCUPANDOSE DE LAMPARITAS ELECTRICAS

Nacido en Londres el 4 de mayo de 1946, John se diplomó en Watford, un instituto técnico con especialización mecánica, y renunció a la universidad para comenzar a trabajar como proyectista en una industria que producía máquinas para la construcción de tubos y lamparitas eléctricas. Pero la pasión por la técnica de carrera, cultivada desde muchacho (a los 17 años había preparado un Austin A35), no lo abandonó. En 1968 le escribió a Lola, ofreciéndose como diseñador y, luego de un coloquio con Eric Broadley, fue contratado.

EN LOLA ADQUIRIO UNA AMPLIA EXPERIENCIA

La experiencia que pudo sumar fue muy formativa: Lola construía vehículos muy distintos, que iban de las pequeñas monoplazas de las Fórmulas Super V y Ford, a las grandes biplazas para la

En el GP de Canadá, conversando con Gerhard Berger.

CAN AM y los bólidos para Indianápolis.

Fue con una experiencia muy sólida que John llegó en 1972 a la F1, contratado por McLaren. Colaboró con Gordon Coppuck en el proyecto del M23 (campeón mundial en 1974 con Fittipaldi y otra vez en 1976 con Hunt) pero se dedicó especialmente al desarrollo del M16B, la monoplaza que en esa misma temporada ganó las 500 Millas de Indianápolis con Mark Donohue y que en las evoluciones M16C/D y M16E volvería a ganar con Johnny Rutherford en 1974 y 1976.

DESDE 1975 A 1977 TRABAJO EN LOS ESTADOS UNIDOS

A la izquierda, con Berger en Montecarlo 1994 y, arriba, mientras bebe una cerveza.

Entre tanto, Barnard se había divorciado de McLaren y entre 1975 y 1977 trabajó en los Estados Unidos, con Parnelli, que dejó posteriormente por Chaparral. Luego volvió a su casa, en Inglaterra, donde proyectó el nuevo auto que le había sido encargado. Era el Chaparral 2K, primera monoplaza para Indianápolis con efecto suelo, que en 1980 triunfó en las famosas 500 Millas, manejada por Rutherford, que también se adjudicó el campeonato CART.

VOLVIO A MCLAREN Y FINALMENTE LLEGO A FERRARI

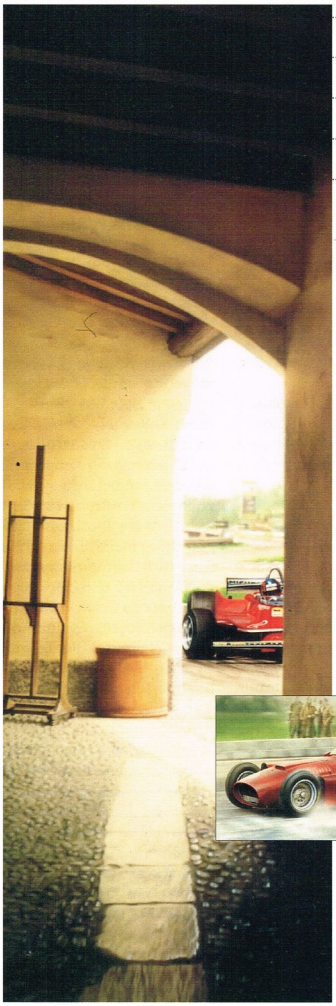
Pero en ese mismo 1980, el volcánico Barnard volvió a McLaren, donde creó el MP4, primer auto con chasis de fibra de carbono, que conquistó nada menos que tres títulos mundiales, uno con Lauda (1984) y dos con Prost (1985 y 1986). Entonces se presentó la Ferrari, que adquirió a precio de oro al técnico inglés y, para que pudiera trabajar con total comodidad, le construyó un centro de investigación y proyectos no en Maranello sino en Guildford, a dos pasos de su casa. Desarrolló la F1/87 y proyectó la 640 y la 641 que, entre 1987 y 1990 obtienen 11 victorias con Berger, Mansell y Prost, pero ningún título mundial. En 1990, Barnard trabajó en Benetton, donde diseñó el B191, luego fue al Tom's Team para proyectar el Toyota F1 (que no llegó a realizarse). Por último, en julio de 1992, volvió a trabajar para Ferrari.

LA CARRERA DE JOHN BARNARD

John Edward Barnard, llamado también "J. B." (Londres, 4 de mayo de 1946) firmó en dos décadas varios autos de carrera exitosos, colaborando además en el proyecto y desarrollo de algunos otros no menos significativos. A mediados de los años Noventa, en su carrera de técnico muy cotizado, brillan especialmente tres perlas: el McLaren ganador de Indianapolis en 1974 y en 1976, el Chaparral que triunfó en 1980 (primera monoplaza para Indy con efecto suelo) y el McLaren MP4 (primer chasis de carbono) con motor TAG Porsche, tres veces campeón del mundo entre 1984 y 1986. En el primer período en el que trabajó para Ferrari (de 1987 a 1989) no logró llevar a la Casa de Maranello a la conquista del máximo título automovilístico. Luego de haberse alejado entre 1990 y 1991, volvió a colaborar en 1992, apuntándole nuevamente al máximo objetivo.

Alberto Ponno, rojo futurista

Se distingue por el uso del aerógrafo en lugar de los pinceles y de las láminas de aluminio en lugar de las telas. Llega desde el hiperrealismo japonés y ama los autos del Cavallino: sus obras son muy cotizadas.



Las obras de Alberto Ponno se distinguen por el punto de vista siempre original.

La característica distintiva de sus obras es el uso de la moderna técnica del aerógrafo, utilizando como superficie de trabajo láminas de aluminio. Alberto Ponno, nacido en Roseto degli Abruzzi, en la provincia de Teramo, en 1945, tiene los motores en la sangre desde su juventud y la actividad artística es el complemento natural de su pasión por los automóviles.

COMIENZA A PINTAR MIENTRAS TRABAJA EN ALFA ROMEO

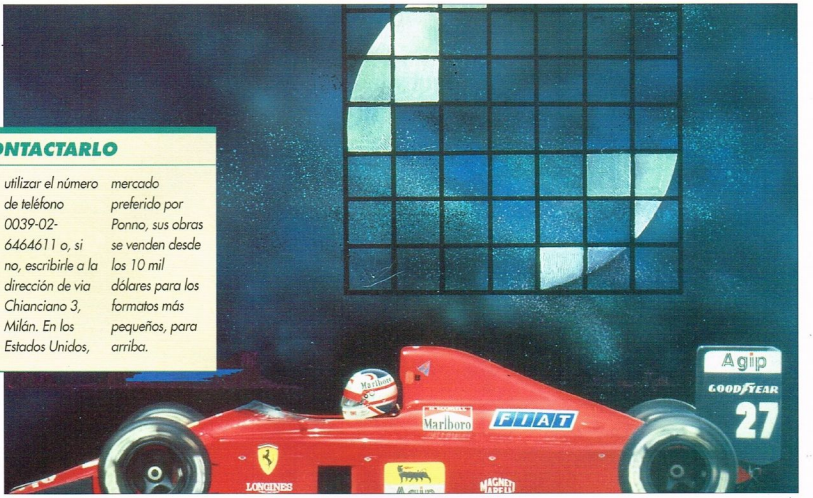
Ponno comienza a pintar cuando todavía trabaja en la Sección Experiencias Motores de Alfa Romeo. Luego será piloto de autos Turismo y se dedicará a la preparación y la elaboración de motores de competición. Se acerca a la pintura, la otra gran pasión juvenil, como autodidacta, entrando en contacto con la corriente hiperrealista. Alberto Ponno, impresionado por el hiperrealismo japonés, trata de fundir la habilidad y la técnica de estos maestros con la creatividad típicamente italiana. Sin embargo, su técnica es tan evolucionada que no necesita proteger previamente sus cuadros: utiliza el aerógrafo a mano alzada diseñando directamente con el instrumento sobre la lámina de aluminio.

Además de realizar cuadros para varios clientes, la actividad de Ponno interesa a grandes empresas y editoriales, que se dirigen a él para obtener representaciones de los

Mike Hawthorn en carrera, al volante de una monoplaza Ferrari, al final de los años Cincuenta.

DONDE CONTACTARLO

Alberto Ponno vive en Milán, donde desarrolla su actividad artística. Quien quiera contactarlo para encargarle una obra puede utilizar el número de teléfono 0039-02-6464611 o, si no, escribirle a la dirección de via Chianciano 3, Milán. En los Estados Unidos, mercado preferido por Ponno, sus obras se venden desde los 10 mil dólares para los formatos más pequeños, para arriba.



Nigel Mansell en un insólito dibujo de Alberto Ponno.

momentos más importantes de las carreras automovilísticas, realizados con su particular técnica que le confiere un brillo especial a las superficies de los autos de competición reproducidos.

EN 1988 SE DEDICA AL CALENDARIO NARDI

En particular, en 1988 realiza algunas imágenes del calendario Nardi dedicado a la Ferrari, en 1994 un par de temas para *L'Année Automobile*. Entre sus clientes están también los pilotos Indy Guerrero y Sullivan. Desde siempre, son las Rojas de Maranello las que representan la parte principal de los temas pintados por Alberto Ponno, a quien se deben, entre otras obras, algunas preciosas litografías dedicadas a pilotos del pasado y de la era moderna. Ascari con Ferrari en Monza 1949 propone una monoplaza con el Cavallino en el anillo de alta velocidad del autódromo italiano: el efecto del movimiento está dado por la superficie de los neumáticos, por los contornos voluntariamente esfumados, mientras que los rayos de sol filtran entre los árboles seculares del Parque de Monza. En Niki Lauda, otra litografía de 50 x 70 cm, el tres veces campeón del mundo está representado al volante de la 312 T en el circuito de Montecarlo y retratado con la perspectiva de gran angular en el habitáculo de la monoplaza con la que ganó el Mundial de 1975.

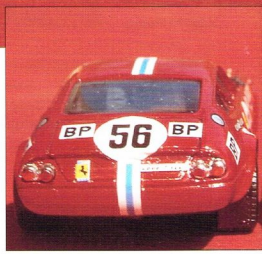
HINCHA DE FERRARI Y DE SENNA

Otras obras retratan a pilotos del presente: Mansell, Prost, Berger, todos con Ferrari, y naturalmente Senna, que no tuvo tiempo de llegar a la Ferrari.

Un cuadro dedicado a los albores de la Ferrari.

Una monoplaza Ferrari años Noventa en acción.

La familia Daytona

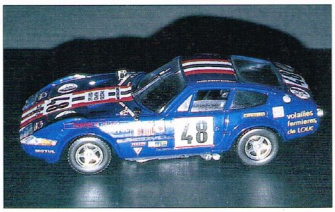


De las versiones de ruta a las de competición, de la coupé a la spider, todas las 365 GTB/4 en miniatura.

Coupé o spider, las Daytona están, aun en miniatura, entre las más lindas Ferrari de la historia. Una historia que comienza en 1969 con el primer modelo de la 365 GTB/4, producido por la francesa Solido y dedicado, naturalmente, a la versión de ruta de la GT de Maranello: puertas y capot de motor que se abren, mostrando el poderoso 12 cilindros, trompa con cubre faros en plexiglás como en la original, llantas de aleación en estrella. Son los elementos que acercan el modelo francés, en escala 1/43, a la verdadera Roja. En 1973, Solido propone la variante carrera, con las específicas del grupo 4: sólo las puertas se abren, mientras que las colitas de los guardabarros son ensanchadas y la trompa presenta un spoiler, si bien no muy acentuado.

FALTAN LOS PARAGOLPES Y LOS INTERIORES SON RACING

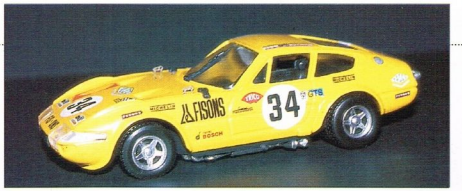
Faltan, naturalmente, los paragolpes, mientras que los interiores son decididamente racing, con las butacas de carrera anatómicas. La primera versión producida es la blanca con las inscripciones Thomson y el número de carrera 118 del Tour de France de 1972, piloto Jean Claude Andruet. En 1977 seguirán la versión Le Mans, con la librea NART y el kit que incluye tres versiones de Daytona presentadas en las 24 Horas de Le Mans. En el mismo año son producidas Daytonas de todos los colores para poderlas decorar con las calcomanías de la parisina BAM, con un total de 27 versiones, hoy imposibles de encontrar. Algunas de ellas tienen el volante a la derecha y leves modificaciones aerodinámicas.



Una Daytona preparada para las competiciones.

ALGUNAS EDICIONES LIMITADAS DEDICADAS A LA DAYTONA

El mismo molde será posteriormente (1986) adoptado por Verem y más tarde (1990)

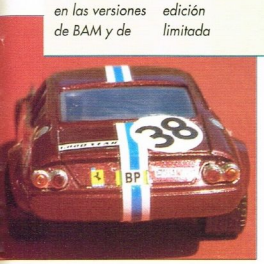


QUIEN LAS HACE Y CUANTO CUESTAN

Solido-Majorette: distr. Idee Commerciali, via Cefalonia 58, 25121 Brescia, tel. 030-2427129; Verem: distr. La Mini Miniera, via C. Vinaj 25, 12100 Cuneo, tel. 0171-344420; Top Model Collection, via Cupa Terracina 33, 80100 Napoli, tel. 081-624947; Rio, via XXIV Maggio 14, 22012 Cernobbio (CO), tel. 031-512136; Brianza e Arena, distr. ABC, via Mazzini 23, 22070 Locate Varesino (CO), tel. 0331-821350.

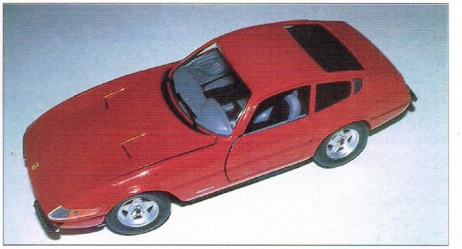
PARA COLECCIONAR

Las candidatas a volverse famosas, más allá de las inalcanzables obras de arte de Brianza y Conti, son las Solido, especialmente en las versiones de BAM y de Grelley, que alcanzaron cotizaciones cercanas a los 60 dólares. No hay que perder de vista las Top Model, sobre todo las versiones en edición limitada destinadas al exterior, o la realizada para la Ferrari (35 a 50 dólares). Para no desestimar, por último, están las Corgi Toys, listas para la escalada hacia los 60 dólares.



A la izquierda, dos modelos de Daytona retratados desde atrás.

En la foto grande y arriba, dos entre las más logradas reproducciones en escala dedicadas a la Ferrari Daytona.



La Ferrari 365 GTB/4 Daytona, en dos versiones: de ruta, arriba, y de competición, en la versión preparada por la escudería estadounidense NART.

por la misma Solido, con interesantes réplicas de los autos que corrieron en los años Setenta y con algunas ediciones limitadas.

PARA DESTACAR: LA 1/10 DE MICHELE CONTI

Entre la piezas en escala gigante para recordar, la Daytona Coupé de Michele Conti, un ejemplar único en escala 1/10, y las dos ediciones de Carlo Brianza en escala 1/14, con llantas de rayos o de aleación. Al recordado maestro de Tradate se debe también un ejemplar único en escala 1/14, realizado en chapa, a diferencia de los demás, producidos en mil piezas utilizando resina epoxídica. Luego, entre las Daytona producidas en gran serie, hay que recordar las de Corgi Toys en escala 1/32, también con librea racing sobre chasis de ruta, mientras que Polistil en 1984 y Majorette en 1990 presentaron dos reproducciones en escala 1/24; la segunda de ellas (propuesta también en kit) merece ser coleccionada. También de Polistil, hay otra Daytona, en escala 1/40: pero es un juguete sin pretensiones.

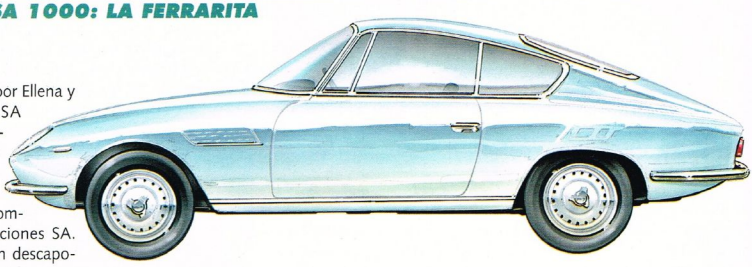
GRANDES MODELOS INDUSTRIALES Y VERSIONES GTS

A nivel de modelos industriales de alta calidad, hay que señalar dos importantes propuestas italianas. La primera llega de Top Model Collection de Nápoles, con modelos grupo 4 y de ruta (también spider) de elevado nivel. Carrocería minuciosamente reproducida con todos los detalles aerodinámicos del caso, ganchos para el capot, escapes laterales, limpiaparabrisas central, para redondear un modelo fabuloso.

La otra es de Rio de Cernobbio y se articula en las versiones coupé, spider y grupo 4, las primeras dos de óptima factura. Por último, la excelente GTS con capota levantada o abierta, de Solido en escala 1/18, actualmente vuelta a proponer por Majorette, las agradables Techno Giodi (coupé, spider abierta y spider cerrada) y los preciosos kit de resina, en escala 1/43, de Arena, todos dedicados a versiones de competición de la Daytona, con una cierta preferencia para las carreras estadounidenses.

1963 ASA 1000: LA FERRARITA

Con la carrocería realizada por Ellena y luego por Marazzi, el ASA 1000 Coupé es una mini Ferrari construida en Maranello, pero no puede exhibir (por veto de Enzo Ferrari) la marca del Cavallino. El nombre significa Autoconstrucciones SA. En 1965 apareció la versión descapotable con carrocería Bertone y un motor de 1000 cm³. La producción terminó en 1967, tras fabricarse casi cien unidades (entre paréntesis en la ficha los datos del ASA 1000 Spider).



Motor: 4 cilindros en línea, delantero, 67,8 x 69 (69 x 69) mm, 993,52 (1032) cm³, monoblock y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 9,1:1	
Distribución:	un árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 40 DCOE
Potencia:	92 (91) CV a 7400 (6800) rpm
Chasis:	tubular
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. pte. rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas con overdrive
Frenos:	discos
Peso:	780 (720) kilos
Velocidad máxima:	190 (185) Km/h

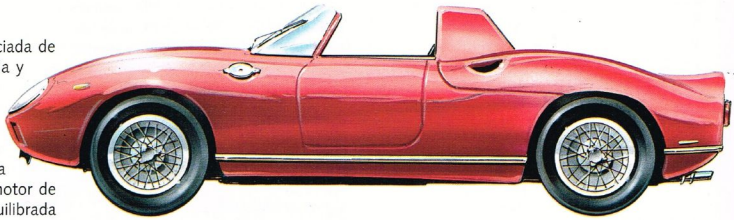
1964 158 F1: LA HORA DEL MUNDIAL

Probada desde setiembre de 1963, la 8 cilindros de Fórmula 1 debutó con éxito en el GP de Siracusa gracias a John Surtees y encaró el Mundial 1964 con buenas esperanzas. Resueltos los problemas en la transmisión y el sistema de lubricación, Surtees se impuso en los GP de Holanda, Alemania e Italia, obteniendo también el Campeonato del Mundo, que no logró repetir el año siguiente por la superioridad del Lotus 33 de Jim Clark.

Motor: 8 cilindros en V a 90°, tras. central, diámetro por carrera 67 x 52,8 mm, cilindrada 1489,23 cm³, compresión 10,5:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección directa Bosch
Potencia:	210 CV a 11.000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis autoportante de caños de acero
Suspensiones:	indep. en las 4 ruedas con cuadriláteros deformables
Transmisión:	tracción trasera, caja de 5 marchas + MA
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Peso:	468 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1964 275 P - 330 P: BATALLA CON FORD

La 275 P es la versión potenciada de la 250 P, con mayor cilindrada y 20 caballos más. Los éxitos en Sebring, Nürburgring y Le Mans le permitieron completar 1964 con un título mundial, a pesar de la competencia de Ford. La 330 P tiene un motor de 4,0 litros, pero fue menos equilibrada y eficaz. Fue usada por los pilotos privados que obtuvieron éxitos en el Tourist Trophy y los 1000 Km de París. (Entre paréntesis en la ficha los datos de la 330 P.)



Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 77 x 58,8 (77 x 71) mm, cilindrada 3285,72 (3967,44) cm³, monoblock y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 9,7:1 (9,8:1)	
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	320 CV a 7700 rpm (370 CV a 7300 rpm)
Cuerpo vehículo:	vigas y transversales de caños
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	925 kilos
Velocidad máxima:	300 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michael Schumacher con su F 310 en el GP de Argentina de 1996.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

125 S, la primera
que llevó el nombre Ferrari

250 GT Pinin Farina, el Cavallino
apunta a los grandes números

Modelismo, los modelos
para las autopistas eléctricas

Automobilia,
el calendario Shell